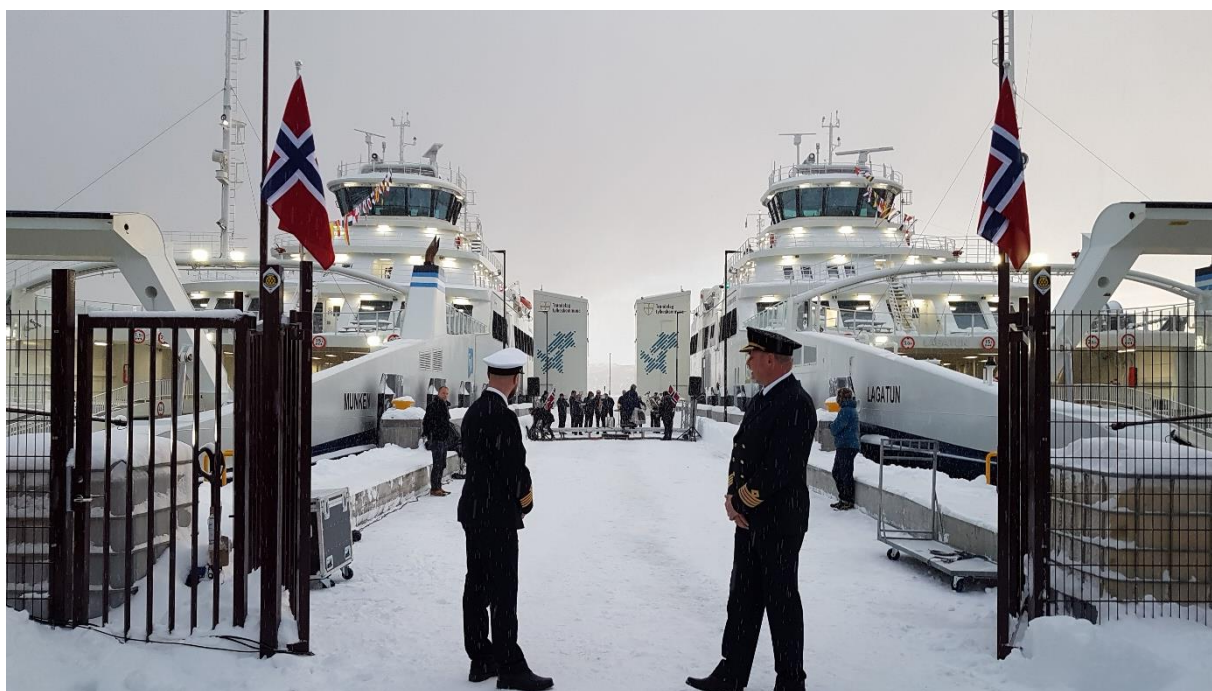


Notat Miniseminar Nasjonal Transportplan

Hovedutvalg Veg og Hovedutvalg Transport



Gunnstein Flø Rasmussen, 13.02.2020



Notat fra miniseminar/workshop i Hovedutvalg for transport og Hovedutvalg for veg 4. februar 2020.

Bakgrunn

Det ble i forbindelse med møter i hovedutvalgene veg og transport arrangert et miniseminar/workshop om ny Nasjonal transportplan. Program og presentasjoner er lagt ved. Det er ikke gjort noe vedtak, men målet med notatet er å gi en retning på diskusjoner, prioriteringer og føringer fylkeskommunen kan tenke seg inn i arbeidet med Nasjonal transportplan. Trøndelag fylkeskommunes vedtak vil først gjøres gjennom HUV og HUT 1.april, så i fylkesutvalget 14. april for endelig vedtak i fylkestinget 22.april.

Gods

Gods var et område som ble godt diskutert. Det ble poengtert at det er viktig å se hele godsbildet når man jobber med NTP. Trøndelag er en del av en lenke mellom sør og nord og ikke minst østover. Alt nordfra skal gjennom fylket vårt. Målet er godshåndtering, og ikke det bestemte tiltaket. Det er viktig at vi gjør det RETTE, fremfor å grabbe til oss penger til prosjekt som ikke er bærekraftig Hovedmål: Utvikle helhetlige, effektive og bærekraftige logistikk- og infrastrukturløsninger på sjø, havn, veg og bane basert i helhetlig kunnskap på tvers av sektorer.

Når det gjelder godsterminal ble det etterlyst hurtiggang i torgårdutredningen og videre sagt at vi må vite at Alnabru har kapasitet til å ta imot økningen før man etablerer ny godsterminal på Torgård. Derfor er det viktig at man ikke prioriterer dette i første periode. Videre ble det stilt spørsmål om hvor lang tidshorisont skal vi ha? Hvordan sikrer vi det som er bestemt? La oss få en godsterminal som håndterer godset i de neste 20 årene. Så kan man tenke videre på det som kommer i en lengre tidshorisont. Skal vi gå inn å bruke veldig mye penger på en godsterminal når vi ikke vet om dette er fremtiden etter 2040? Vi vet ikke om det er Torgård vi trenger, men vi trenger de pengene, og noe av de avsatte midlene i NTP til godskuntepunkt sør for Trondheim må brukes til kunnskap for å sikre at tiltaket bygger opp under Trondheim og Trøndelag sine behov, slik at vi ikke velger feil prosjekt kun for å få pengene. Dagens terminalstruktur fremmer ikke bruken av sjøtransport i resten av landet, det tenkes ikke i transportkorridorer. Heggstadmoen er en del av løsningen å frigjøre Brattøra, skal skje i overskuelig framtid, men Torgård blir for langt framme. Ingen investering i godsterminal for bane før det er god nok kapasitet i nettet fram til Trøndelag.

Videre ble det poengtert at det viktigste er å få på plass en god godsterminalløsning for hele regionen. Og regionale naboer. Det meste av godset kommer fra utenfor Trøndelag. Gods må ikke fortette innfartsårene til Trondheim. Målet er godshåndtering, ikke 1,2 mrd. til Torgård. Vi har tenkt for mye sektorvis; vi har ikke den rette kunnskapen; ja, viktig å beholde torgårdpenger, men viktigere at vi gjør det rette, basert på helhetlig kunnskap.

Et viktig budskap var behovet for helhetlig kunnskap om gods. Vi må øke kunnskapsmengden og finne ut hvordan vi skal forberede oss på veksten vi vet kommer. En av de viktige oppgavene i denne omgangen er å besøke de forskjellige kunnskapssatsene så vi kan få samlet kunnskapen inn i en regional kunnskapspakke. Hovedmålet med forprosjekt i kunnskapspakke gods er å peke på de viktigste forskningsspørsmålene som vil gi mest kunnskap for godstransporten. I prosjektet er unikt samarbeid mellom instituttene, spesielt med prosjektet som illustrerer problemet med samarbeid mellom transportsektorene. Viktig å jobbe for å skaffe oss kunnskap og jobbe for de riktige prosjektene. Løser vi ikke dette problemet, løser vi ikke det fremtidige



fremkommelighetsproblemet. Den forrige godsanalysen sa ingenting om hvor god eller dårlig den godssituasjonen var.

Endring i forbrukeradferd, postordrehandel har eksplodert, fortetning i by, har man ikke terminaler «lager man seg en terminal» og bylogistikken sliter under vareleveranser. Samtidig er forretningsmulighetene innen fremtidig transport er store. Hvordan frakter vi? En ting er hvor man lander og kommer til vegen. Vi har kommet langt når vi tenker dør til dør og ser transportformene sammen, vi har ikke noe felles godsforum eller transportforum, men det handler om å faktisk gjør det snart.

Videre ble det diskutert om veg, bane og sjø i forhold til godstrafikk. Det ble spurt spørsmål om vi vet hva det innebærer å tillate økningen av maksimal godslast per kjøretøy til 60 tonn på fylkesvegnettet? Dette må vi skaffe oss kunnskap om, men vi vet at det er svake kanter. Videre ble det sagt at teknologiskiftet vi vet er mulig er det viktig å få utløst. Dette inkluderer godsløsninger for å sørge for mindre gods på veg.

Eksportnæringa (Laks) ønsker at man ser på kombinerte løsninger knyttet til sjø og bane. Ikke bare det ene eller det andre. Der er ikke noe alternativ å svekke jernbanen for å satse på å nå overføringsmålet kun ved sjø. Det har ikke noe å si om det kommer via hav veg eller bane, det skal dør til dør. Videre må det stilles tydelig hvilke krav som skal legges for godsnæringen fra det offentlige og knytting mellom bil, bane og sjø. Vegene har ikke kapasitet til å ta opp all godstransport og det må være en intensivordning som gir støtte til oppstart av godsruiter på sjø som kan avlaste veg

Hva skal vi prioritere? Vi skal prioritere veg, jo mer vi får over på sjø og bane jo mer avlastet det vegene, i utgangspunktet må godset via veg for å komme ut til havnene og terminalene. Det bør komme en pakke med tiltak for fylkesveg med store godsmengder. Det at alt gods må gjennom trønderlag, er ett godt argument for å få penger til E6.

Videre ble det sagt at dagens struktur med varelagre på Østlandet fremmer ikke bruken av sjøtransport i resten av landet og direkteruter til kontinentet vil bidra til å flytte mer gods over til sjø

Hvis flytte store volum, må det sterkere insentiver til. Dagens fra veg til sjø-ordninger i dag er ikke sterk nok; bonus kommer for sent/i etterkant. Hvis en kommersiell part kan skalere opp tidligere. Næringslivet øker i volum. Vi klarer ikke å bygge nok veger. Viktig med samarbeid mellom aktørene og politikere.

Når det gjelder å øke sjøtransporten ble det sagt at det er viktig å videreutvikle kystområdet som aktivt utviklingsverktøy. Gjøre det mer miljøvennlig og kostnadseffektiv for sjømattransport. Øke sjøtransportens bidrag til nasjonale og internasjonale klimamål. Næringa er der, laksenæringa snakker med transportnæringa og det jobbes med direkteruter opp langs vestlandskysten. Initiativ fra laksenæringen selv. Ingenting har det så travelt som en død laks – det stemmer ikke. To pilotprosjekt har transporter fersk laks via båt til kontinentet, og den har vært like fersk som via bil når den kom frem. Nå er vi klare for å sette i gang ordentlige prosjekter. Det er en uttalt vilje til å overføre volum fra veg til sjø og bane. Dette var utopisk for ett par år siden, nå er det reelt. Vi trenger overordnet kontrolltårn-løsning. Seile langt, kjøre bil kortest mulig, kortbildebusjon trenger vi. Ingen eller minimal økning i transittid. En tror at fremtidens transportgrunnlag blir bestemt av vareeierne. Være tett på dem, lytte til dem, og ta avgjørelser som er i tråd med tankene deres. Laks er hovedveksten i eksport, får man til skikkelige havneløsninger, sparer vel man viktige vegprosjekter virkelige satsninger på havner. Viktig med bedre



løsninger på land for å få til en bedre løsning for «last mile» og som kan bygge opp under mer gods på sjø og bane. Kysten må sees som en hovedfartsåre for gods som mater på tvers inn i landet. Viktig å kombinere bane og sjø og knytte dette sammen og legge til rette for dette igjennom kraftsamling om sjø og bane.

Mål

Det er viktig å fokusere på målene og konseptene. Trøndelag må stå samlet i sine innspill til NTP. Ikke noe er verdt noe om trønderlag ikke er enig med seg selv.

En løsning kan være å lage søkbare potter for å nå målene. Behov for søkbare potter i stedet for tiltak; gir mer styring på økonomi og smartere løsninger.

NTP må ha en innretting mot konsepter og strategi. Tiltak må nedtones og må ha målstyring som gir retning og da vil tiltakene kunne endres i takt med utviklingen. Beredskap er også viktig for hvilke prioriteringer som skal vektlegges. Kunnskap må jobbes mer med, vi trenger et grundig kunnskapsgrunnlag som kan gi oss en retning og begrunnelse for prioriteringer. Synliggjøre reelle behov med realistiske investeringsbehov og balansert utvikling.

Det må være helhetlig samfunnsøkonomiske analyser som tar inn over seg alle transportformer. Stresstest av prosjekter for å få riktig tiltak for å nå målet. Infrastrukturen vil være lik som i dag i framtiden, men transportbærere vil kunne utvikle seg og gi nye muligheter.

Byvekst må være en av innspillene til NTP for å komme godstransporten i møte. Når vi blir bedt om å prioritere, fare for strekk mellom storting/regjering og nedover. Vi må bli tøffere; trenger å ligge på høyere nivå; sterkere behov for konsepter. Med konsepter vil vi kunne utvikle oss i tråd med disse. Nå for mye trekk av tiltaksliste. Vi må ha ambisjoner om fremtidsrettede løsninger; må være klare på prioriteringer.

Tidsaksen; hvor lang planleggingshorisont skal vi ha? Vi som nasjon må være et foregangsland for utvikling av teknologi. Må forholde oss til en tidshorisont som er nyttige for oss nå. Må være forberedt på rulling.

Vi er mer enn noen gang i en omstilling. Klare omstillingen og slippe tak i prosjektene vi har holdt så hardt i. Spørsmål om målene. Viktig å forankre mål også hos andre partnere som er opptatt av samferdsel. Viktig at vi klarer å omstille oss og være tydelig på målene som skal oppnås (Krf)

NTP er alt for mye tiltaksliste i dag og man risikere en større avstand fra Storting til fylket fordi man må være enig lokalt. Må synliggjøre det reelle behovet vårt i Trøndelag.

Vil snu på det, signalisere og innrette mot konsepter, på ett høyere nivå. Vi vet ikke hvordan fremtidens hverdag ser ut, vi skal ikke se på tiltakene, men konseptet. Legg overordnede mål, alt for mye tiltaksliste, der er enorme endringer, sikkerhetspolitiske bildet, infrastrukturen i tiltakene vi har behov for må og endres, vi er vertskapsnasjon for transport av styrker ifb. NATO, som må og ligge i en føring, hver for oss er man opptatt for sin nisje, men det er ikke nødvendigvis i tråd med helheten.



Hvis vi har en erkjennelse på at vi er for opptatt for tiltakene, klima befolkningsstrukturen, økonomi er viktige parametere, hva er vi sterk på? Mye kunnskap, god på sjø, = merverdi? Hvordan kan utfordringene gi oss noen fordeler og styrker vi er gode på? Krever en stor omlegging. Torgård er ett godt eksempel, vi har tidligere hatt 3 forskjellige strategier, veg bane, luft, og så lagt dem sammen, vi må klare å henge med nå når det går kjapt fremover. Vi trenger kunnskapspakken for å vite mer. Vi er på rett spor, vi trenger noe billigere, men kanskje trenger vi mer informasjon for å vite at vi løser godsutfordringen i Trøndelag.

En viktig komponent er å dra folk sammen. Forskning kan være mye, men vi vil ha konkrete problemstillinger slik at man kan komme med verktøy til løsninger. Ett av verktøyene er samfunnsøkonomiske analyser, men man må vite hva man skal måle på ellers kan man få dem til å vise akkurat det man ønsker at dem skal vise.

Ikke innkasser gevinstene før de er der. Hold fast på det man har startet på slik at man kommer i mål med det, 2 tog i timen er bare ett trinn, bygger man dobbeltspor kan man øke mot 3 og 6 tog i timen, økt vegkapasitet gir økt trafikk. Mennesker bør kanskje og i større grad legges til rette for at man kan reise med tog. Det å løse persontransport, hjelper og godstransport.

Om statsbudsjettene blir mindre og strammere, blir mindre penger til infrastruktur, man må bruke pengene smartere og mer effektivt, da må man gjøre det i samarbeid med næringa.

Nye løsninger og innkjøpsmakt

Etterspørsel etter nye løsninger må komme gjennom offentlige anskaffelser. Det offentlige har betydelig makt. Det må reguleres gjennom endring av forskrift, lov ol. Det politiske kan her ta en rolle. Næringslivet løper og kjøper, Asko utfordrer lastebiler på å bli miljøvennlige. Er etterspørselen der så kommer næringen etter. Spille på lag med entreprenørene og næringslivet (å la Nye Veier sin metodikk?) Ta med entreprenører tidligere i prosessen slik at man kan få gode løsninger inn på banen tidligere.

Sjø

Incentivordninger må rigges for å minimere risiko for redere. Slik at vi får til forsøk som prøver å endre ting slik det er i dag. Skikkelige havneløsninger der hvor eksporten er stor er viktig. Tilgjengelig areal i havnene er veldig viktig for Havnealliansen. Dette for å videreutvikle og kunne sørge for gode løsninger for næringa. Incentivordninger må rigges for å minimere risiko for redere.

Jernbane

Ikke glem at et prosjekt er ikke ferdig før det er ferdig – fullfør det vi har startet på – Trønderbanen! Der er ikke noe alternativ å svekke jernbanen for å satse på å nå overføringsmålet kun ved sjø. En god tanke at man ser på løsninger for å få overført mer gods til bane. Får vi penger til dobbeltspor, er det vits i dobbeltspor hvis ikke resten av landet og banen og blir bedre. The green missing link for godstransport på jernbane.

Hvis man bare får sortert litt, får nye tog, vi har fått en elektrifiseringsbeslutning, til Stjørdal, ikke til Storlien, litt planmidler for byvekstavtalen, vi må holde prosjekter i live til de er gjennomførte. Vi må se videre på nullutslippsløsning, eller om det blir elektrifisering eller batteriløsninger. Skal vi få til flere tog må vi ha dobbeltspor, det skal godstog inn det skal fjerntog inn. De skulle se på den samfunnsøkonomiske nytten av Torgård, nytten er



ganske dårlig. Bane nord ville se på Heggstadmoen, en enkel løsning på Heggstamoden mener at det er en enkel løsning som er mulig.

Må ha dobbeltspor mellom Trondheim og Steinkjer. Se på Ofotbanen for å se kombinerings mellom bil, båt og bane. Hva er vi villig til å gi opp? Nattog vs. gods? Bane vs. sjø? Nattog vs. trailere? Styrke jernbanen er det viktigste om alt skal igjennom Trøndelag. Banekapasitet til gods er interessant, men man må se ting i sammenheng, hvor vi kan gjøre litt sånn og litt sånn, så kunne det funket godt sammen. Alnabru må prioriteres, før man kan investere i jernbaneterminal, før det bør man bygge opp havnene.

Man trenger ikke kutte ut nattog for å få plass til flere godstog om natten, for det er mye utnyttet kapasitet. Knytningen mellom bane og sjø er viktig.

Fylkesvegene

Etterslepet på fylkesvegene må løftes inn i et konsept for å oppnå målene for bærekraft.

Etterslepet på fylkesveger er større enn på riksveger, næring og befolkning må utfordres på bompengeprosjekter. Vi skal ikke gi ifra oss ansvaret, men det skulle vært en annen finansieringsmodell.

Riksveg

Når man bygger ut E6 så dreier man konkurransen bort fra bane hvis man ikke fikser banen samtidig. Samtidig er det andre som mener en bør ha firefeltsvei igjennom Trøndelag med helhetlige godveilenker som mater inn til riksveinettet.

E6, fylkesvei, intensivordninger for overføring og kunnskap er en pakke vi må spille inn til NTP.

Klimaomstilling

Ungdommen er positiv, delingsøkonomien vil forebygge ensomhet men og gi klimagevinst. Forskjellige utfordringer i og rundt trondheim, i innlandet og langs kysten. Folk bor forskjellige steder, men folk har også hytter. Melhus- trondheim er den pendlerruten som brukes mest. Aldersutfordringer blir store i fremtiden, om 10 år blir veldig mange gamle, og trenger gode helsefremkommelighetstilbud, mange av dem bor der tilgangen på transport er dårlig.

Skal vi nå 1.5 graders målet, må ned fra ett snitt på 16 Tonn per innbygger, ned til 2 Tonn per innbygger i Trøndelag. Hvilke muligheter har vi å gjennomføre tiltak i Trøndelag? Tiltakskostnad i tiltak per tonn, Klimakur 2030: elektrifisering er mye av det som det er regnet på. Elektrifiseringsprosjekter i transportnæringen utgjør 34% av de mulighetene som er utredet, skal annen næring over på elektrifisering krever det betydelige investeringer. Elektrifisering av skip krever investeringer på land, men og på skipene. Når man planlegger infrastruktur fremover, har vi vurdert hva vi tror vil være varig infrastruktur, gitt enhver teknologisk endring, hva må man være fleksibel på, der det kommer nye tekniske løsninger på, på kort og lang sikt? Er det sikkert at man skal bygge denne infrastrukturen?

I hvilken grad skal NTP være ett verktøy for å nå klimamål, eller skal klimamål være ett delmål under transportnytt til NTP? Hvilket andre mål enn transportnytte skal ligge til



grunn for ønskelista vi sender inn til staten. Er NVE involvert? I krav til infrastruktur og ekstremvær osv.

Naturen tar seg til rette i perioder og vi burde bygge for å tilrettelegge for det.

Teknologi

Droner er her, hyperloop er her, el-ferjer er her. Mange går og sykler. Autonome biler har sterke aktører som holder på. Vi kan bli ett foregangsland på det her, og næringslivet vårt kan tjene mye penger på det her. Vi er god på teknisk avanserte ting, vi har mye spisskompetanse.

Vi må tilrettelegge for deling. Vi har en høy andel vannkraft, men skal man skifte ut alt av bensin og diesel, trenger man mer fornybar energi, vi har ikke plass til så mye mer vannkraft, men vi må bygge ut vind og sol, vi kan ikke styre været, så vi må finne gode måter å lagre energien på.

Privatpersoner trenger ikke kjøpe bil i fremtiden, autonome bilparker er transportruter. Ikke noe problem å kjøre til og fra fest.

Når noe er vedtatt, og skal iverksettes, er det ikke nødvendigvis riktig prosjekt lengre. Tar noe for lang tid må man dobbeltsjekke at det er riktig tiltak. Det som var sant i går er ikke nødvendigvis sant i morgen.

